

Infrastrukturdepartementet

I2021/02587

Yttrande

Stockholm 2022-01-04

Utredning om behovet av förenklade regler för eldrivna enpersonsfordon (TSV 2019-5394)

Svensk Försäkring och Trafikförsäkringsföreningen avger ett gemensamt yttrande från försäkringsbranschen. Vi kan notera att sedan Transportstyrelsens rapport publicerats har en hel del hänt avseende dessa eldrivna enpersonsfordon, vilket sätter en del av frågorna i ett annat ljus. Vi menar att det finns all anledning till att försäkringsbranschen och Regeringskansliet har en dialog kring vissa lagstiftningsfrågor, vilket utvecklas nedan.

Vi ser i dag att privatägda elsparkcyklar blir allt vanligare, vilket på sikt kommer att förändra förutsättningarna för uthyrare av dessa fordon. Privatägda elsparkcyklar kommer att finnas i alla delar av landet och inte enbart i citykärnor, vilket varit fallet för uthyrning av elsparkcyklar. Det är sannolikt att privatägda elsparkcyklar kommer att hanteras på ett mer omsorgsfullt sätt än uthyrningsfordonen. De kommer sannolikt tas med inomhus i större utsträckning och förhoppningsvis kommer de att parkeras mer ansvarfullt.

Noterbart är att fordon som säljs till privatpersoner ofta kan framföras i högre hastigheter än uthyrningsfordonen. Samtidigt är de i allmänhet kraftigare, tyngre och stabilare. De är normalt även utrustade med bättre bromsar, fjädring och andra funktioner samt har en längre räckvidd.

EU har den 2 december 2021 i Official Journal publicerat en uppdatering av det s k motorfordonsförsäkringsdirektivet. Bland de förändringar som märks är just hur hanteringen av lätta elfordon ska behandlas ur ett trafikförsäkringsperspektiv. Ändringsdirektivet klargör att ett lätt elektriskt fordon som vare sig har en hastighet som överskrider 25 km/timme eller en nettovikt på över 25 kg och en högsta hastighet på 14 km/timme, inte uppfyller direktivets fordondefinition, och därför behöver ett medlemsland inte se till att det finns ett trafikförsäkringsskydd för skadelidande om ett sådant fordon brukas i trafik. Det är viktigt att det görs en översyn av nationella regler kring fordondefinitioner så att det stämmer överens med direktivet.

Vi deltar gärna i fortsatta diskussioner om detta. Lämpligen hanteras frågan i samband med implementeringsarbetet av förändringarna i motorfordonsförsäkringsdirektivet i trafikskadelagen och andra berörda regelverk.

Borttagande av effektbegränsningen

Ett eventuellt borttagande av effektgränsen menar vi sätts i ett annat ljus med implementeringen av motorfordonsförsäkringsdirektivet där det inte finns begränsningar av effekten, utan begränsningarna sätts i stället i förhållande till hastighet och vikt. Frågan kommer senast den 23 december 2023 att regleras via motorfordonsförsäkringsdirektivet enligt det regelverk som beskrivs ovan.

Eldrivna fordon får ej framföras på gångbana

Vilka effekter förslaget skulle ge är inte presenterat. Troligtvis blir det en minskad risk för att gående blir påkörda, vilket idag inte utgör ett sådant stort problem enligt tillgänglig statistik. Däremot kommer risken för att elsparkcykelförare skadas öka avsevärt när de ska ut i trafiken. Interaktion med snabbare och tyngre fordon kan i stället öka på antalet svåra skador.

Vi vill även peka på svårigheten med att få en efterlevnad av ett sådant förslag. Många elsparkcykelförare har redan vant sig vid att framföra fordonen på gångbana. Vidare har polisen knappast resurser och intresse av att beivra den typen av överträdelser. Vidare undrar vi om överträdelse ska vara sanktionerat?

Sannolikt kommer en ökad elektrifiering av fordon av alla dess slag ställa nya krav på utformning av trafikmiljön.

Utmönstring av märkta cykelpassager

Det finns en viss risk att framkomligheten för cyklister försämras, vilket i stället ökar incitamentet att framföra cykeln på körbanan. Några studier som stödjer påståendet att framkomligheten för cyklister skulle öka samt att trafiksäkerheten ökar har inte presenterats. Vi menar att en sådan förändring bör föregås av ett vetenskapligt beslutsunderlag.

Rätten att cykla på körbana fastän cykelbana finns tas bort

I grunden delar vi detta förslag, men även här saknas belägg via vetenskapliga studier att säkerheten skulle öka. En ökad trafik på cykelbanor kan i sig generera fler olyckor; framför allt om det förekommer stora hastighetsskillnader mellan de olika transportmedel som framförs på cykelbanorna.

Information och kunskap

Det har visat sig vara svårt att nå ut med relevant information till gruppen av elsparkcyklister. Naturliga kanaler saknas då det inte finns några krav på utbildning. Avsaknaden av relevant trafikutbildning i skolan för de som inte tar förarbevis eller körkort är även besvärande. Från försäkringsbranschens del har vi under många år stött NTF:s projekt *Trafiken i skolan* just i syfte att nå ut till såväl ungdomar som att de även ska få med sig kunskap för framtiden. Det är viktigt med tanke på att många faktiskt inte tar något förarbevis eller körkort.

Enligt vår mening vore det helt naturligt att trafik kunskap ingår i läroplanen för grundskolan, i såväl låg- mellan- som högstadiet, då ungdomarna har ett successivt

förändrat transportmönster. Detta är en allvarlig brist, men även ett exempel på hur *Nollvisionen* inte har slagit igenom fullt ut i det svenska samhället.

För de som använder sig av elsparkcyklar som går fortare än 25 km/timme – om de nu överhuvudtaget ska vara tillåtna – så måste det finns ett krav på förarbevis samt att detta även kan följas upp. Vidare behöver fordonen kunna identifieras för att trafikförsäkring ska kunna erbjudas.

Övriga synpunkter

En stor del av de som skadas på elsparkcyklar får huvudskador. En studie från Folksam Forskning pekar på att 44 procent av inrapporterade skador utgörs av huvudskador. Det är mot den bakgrunden rimligt att införa ett lagkrav på att använda hjälm vid färd med elsparkcykel. Idag framkommer i samma studie att endast 13 procent av de som skadat sig har använt hjälm.

De allvarligaste skadorna sker vid kollision med ett motorfordon. Moderna fordons autobromssystem skulle här kunna utgöra en effektiv preventiv väg att minska dessa kollisioner. I studier från Folksam noteras dock att fordonens autobromssystem inte är tillräckligt utvecklade för att på ett effektivt sätt upptäcka elsparkcyklar. Här behövs en samverkan mellan Transportstyrelsen och fordonsindustrin för att snabbt utveckla detekteringsmöjligheterna i autobromssystemen.

Vidare menar vi att dessa lätta elektriska enpersonsfordon sannolikt har kommit för att stanna och det är svårt att hejda denna utveckling idag. Det gäller nu göra det bästa möjliga av situationen både vad gäller regelgivning och utveckling av infrastrukturen. En begränsande lagstiftning kommer inte att förhindra teknikutvecklingen i vår globala värld.

Svensk Försäkring



Mats Galvenius

Trafikförsäkringsföreningen



Cecilia Fabiansson Huss